

Dopady propadu ekonomiky na jednotlivé způsoby ekonomizace ve stavebnictví

Je to již téměř tři roky, co započaly prvotní ekonomické otřesy s následně se objevujícími analytickými prognózami, předhánějícími se v jednotlivých názorech, jakým směrem se do budoucna stavebnictví v ČR bude ubírat. Avšak nyní, kdy již skutečně víme, jak tvrdě se propad ekonomiky na tomto sektoru podepsal a jak se pravděpodobně bude celá tato situace ve světle dalších skutečností dále vyvíjet, musíme konstatovat, že původní analýzy týkající se stavebnictví v ČR, byly zásadním způsobem podceněny. Stavební trh tak čelí jedné z největších zkoušek, kdy úkony jako restrukturalizace či optimalizace zasáhnou téměř všechny střední a velké firmy.

Toto však není vše, čím si momentálně stavební sektor, na našem území musí procházet. Stavebnictví, má především tu nevýhodu, že je obecně vnímáno velmi špatně. A to z prostého důvodu – jedná se o segment, kde občané i jednotlivá protikorupční občanská sdružení shledávají rozbuželou korupci. Tímto pohledem na věc je tak zásadním způsobem narušena důvěryhodnost stavebních společností. A možná i právě z tohoto důvodu byly přijaty v novele zákona o veřejných zakázkách taková opatření, která namísto zabezpečení a ohraničení již tak oslabeného portfolia vypisovaných veřejných zakázek nejen pro stavební práce, přinesla jeho zpřístupnění úplně všem.

Je ale skutečně vina na straně stavebních společností? Doopravdy se zákonodárci domnívají, že neustálým snižováním finančního objemu u vypisovaných veřejných zakázek pro stavební práce něčeho dosáhnou? Jediné, co to přinese, budou výpovědi s následnými likvidacemi podniků, a navíc katastrofální novelou zákona o veřejných zakázkách nahra-

jí kvalifikačně neprůhledným subjektům právě na základě tzv. „Čestného prohlášení“.

V konečném důsledku by to tak znamenalo, že na klíčových pozicích na ministerstvu dopravy a jednotlivých příspěvkových organizacích sedí lidé, neschopní plánování a koncepčního přemýšlení. Jak jinak si totiž vysvětlit stávající stagnaci například v těchto oblastech:

- v oblasti nedostatečné projekční přípravy – z hlediska připravení si portfolia pro budoucí stavební práce, tak aby nehrozil výpadek vydaných stavebních povolení
- nulové kooperace nad budoucími strategickými cíly s opozicí, právě z důvodu vytvoření dlouhodobé koncepce, tak aby nebyla narušena vždy s nově přichozím vítězem voleb
- nehájení zájmů uchazečů o stavební zakázky v novele zákona o veřejných zakázkách (nevyjasněné dumpingové ceny, přemrštěné poplatky za bankovní záruky a pozastávky, katastrofálně nastavené prokazování kvalifikace, aj.)
- nevyjasnění zásadní otáz-

ky splatnosti faktur, které jsou v současné době mezi jednotlivými společnostmi velice často používány k ekonomické likvidaci. Přitom byla přijata směrnice Evropského parlamentu a rady 2011/7/EU ze dne 16. 2. 2011, o postupu proti opožděným platbám v obchodních transakcích. Tato směrnice sice neplatí přímo v členských státech Unie, neboť ty jí musejí přizpůsobit svůj právní řád, avšak v ČR by měla být přijata do 18 měsíců po vyhlášení ve věstníku, což v České republice připadá zhruba na polovinu roku 2012.

- neschopnosti čerpat dotace z Evropské unie, určené do všech oblastí spadajících pod ministerstvo dopravy (dopravní stavitelství, pozemní stavitelství, železnice a vodohospodářství)

Výše uvedené je přitom pouze zlomkem stávajících problémů doprovázejících stavebnictví v ČR. Dalo by se tak tedy říci, že to, co se především momentálně na tomto segmentu podepisuje nejvíce, je:

- nulová koncepce do budoucna

- nedostatečné hájení stavebních zájmů
- katastrofální způsobilost lidí ve vedení ministerstva a jemu podřízených příspěvkových organizacích

K tomuto názoru mě vede spousta faktorů, nicméně ten hlavní je enormní fluktuace na úrovních ministra dopravy ČR, jeho jednotlivých náměstků a ostatních klíčových pozicích – to vše navíc v nejhorším možném období, které pro stavebnictví mohlo přijít. Vezmeme-li v potaz, že volební období je čtyři roky a my se tak tedy vrátíme do dubna 2008, vychází nám, že ve funkci ministra dopravy se vystřídal 6 ministrů:

- Aleš Řebíček (4. 9. 2006 – 23. 1. 2009)
- Petr Bendl (23. 1. 2009 – 8. 5. 2009)
- Gustav Slámečka (8. 5. 2009 – 13. 7. 2010)
- Vít Bárta (13. 7. 2010 – 21. 4. 2011)
- Radek Šmerda (21. 4. 2011 – 1. 7. 2011)
- Pavel Dobeš (1. 7. 2011 -

Přičemž u posledně jmenovaného je otázkou, jak dlouho



se ve světle posledních událostí ještě udrží ve své funkci. Můžeme tak tedy s klidným srdcem konstatovat, že personalistika jako taková by zaplala.

A to je právě ten problém, který doprovází oblast stavebnictví několik posledních let. Na klíčových pozicích, kde by měli být kvalifikačně a bezpečnostně respektovaní odborníci, se ocitají lidé s neschopností rozhodovat a tvořit, neboť jejich přidanou hodnotu netvoří kvalifikace ale loajalita. Bohužel málokdo z těchto lidí si uvědomuje, že stavebnictví je především specializované hospodářské odvětví, které vyžaduje dlouhodobou koncepci a stálost směru. Neboli stavebnictví není zemědělství, kdy jeden rok zasadím a druhý rok sklízím, je to dlouhodobý cyklus, zaměřený na precizní přípravu, kdy každý úkon ovlivňuje ten další.

Vrátíme-li se tedy zpět k jednotlivým uchazečům o stavební práce a jejich stávajícím problémům, vyplívajících z výše uvedeného.

- zužování stavu kmenových zaměstnanců
- snižování mandatorních výdajů
- fúze ve společných podnicích
- přechod na outsourcingový systém

Je téměř jasné, že ekonomizace se dotkne každého z nich, a to nejen z důvodu ekonomické recese, ve které se momentálně stavebnictví v ČR ocitá, ale i z důvodu chybějící autority, právě z ministerstva dopravy. Kdy namísto nastavení jasných pravidel toho, co lze a co nelze, jsou jednotliví uchazeči, odkázáni sami na sebe a pro své přežití se musejí uchýlovat k dříve nepřekročitelným tabu, za účelem konkurenčního boje, např.

- dumpingovým nabídkám
- podnětům či návrhům k UOHS
- výkupům závazků svých soupeřů za účelem podání návrhu na insolvenční řízení těsně před vyhlášením sledované veřejné zakázky/znemožnění účasti, aj...

Toto ale není cesta, která by byla z dlouhodobého hlediska udržitelná. Veškeré výše uvedené praktiky mají jistou životnost a bohužel to, kde napáchají nejvíce škody, je opět na národních zdrojích. Neboť:

- dumping, se stejně následně promítne do jednotlivých cen víceprací, či tristní kvality díla
- podněty či návrhy k UOHS, který často uměle prodlužuje stanovené lhůty, se v mnoha případech podílejí na propadnutí evropských dotací, právě z důvodu překročení stanovených kvót, určených pro možnost čerpání

- insolvenční řízení, zde si troufám říci, že zákon č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších dodatků, je jedna velká chyba a tento zákon by měl být zásadním způsobem již dávno novelizován.

Shrnuto potvrzeno, to k čemu musí co nejdříve dojít, je zklidnění trhu a nastavení takových mechanismů, které budou poskytovat, dostatečně reálnou informovanost a vymezi budoucí priority. Avšak to, na co si musíme dát při stanovení výše uvedených priorit největší pozor, je ta skutečnost, aby budoucí cíle nebyly odvislé od slibů politiků, kteří bohužel téměř vždy nedostali svým závazkům. Zde se musí především jednat o profesní záležitost podloženou způsobilostí a koncepčností. ■

